

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNGAbteilung 1 – Landesamtsdirektion
VerfassungsdienstLAND  KÄRNTEN

Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das
Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und das
ASFINAG-Gesetz geändert werden;
Regierungsvorlage - Stellungnahme

Datum	22. März 2016
Zahl	01-VD-BG-8954/5-2015 Bei Eingaben Geschäftszahl anführen!
Auskünfte	Mag. Russek
Telefon	050 536 10809
Fax	050 536 10800
E-Mail	Abt1.Verfassung@ktn.gv.at
Seite	1 von 1

An

1. das Präsidium des Nationalrates
 2. die Klubs der im Nationalrat vertretenen Parteien
- Dr. Karl-Renner-Ring 3
1017 Wien

Zu der mit Note des Bundeskanzleramtes vom 16. März 2016, Zahl: GZ: BKA-633.568/0001-V/2/a/2016, übermittelten Regierungsvorlage wird Folgendes mitgeteilt:

Durch die Erhöhung von fahrleistungsabhängigen Mauttarifen ergeben sich für transportaffine Wirtschaftssparten, die abseits der Metropolen in peripheren Gebieten angesiedelt sind, ihre Waren aber in diese Metropolen liefern, Standortnachteile.

Der Wirtschaftsstandort Kärnten liegt im Vergleich zu den anderen österreichischen Ländern am weitesten von einer europäischen Millionenmetropole entfernt, weshalb Transportkosten für den Wirtschaftsstandort Kärnten eine besondere Rolle spielen. Durch die Sondermaut auf der A 10 Tauernautobahn und der A 11 Karawankenautobahn besteht für Betriebe in Kärnten bereits ein Standortnachteil gegenüber Betrieben, die im Nahbereich einer Millionenmetropole angesiedelt sind.

Die geplante Erhöhung der fahrleistungsabhängigen Maut würde diese Situation weiter verstärken.

Das Land Kärnten anerkennt die Bemühungen des Bundes, die Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (im Folgenden: Wegekostenrichtlinie), ABI. Nr. L 187 vom 20.7.1999 S. 42, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/22/EU, ABI. Nr. L 158 vom 10.6.2013 S. 356, und die Kosten für verkehrsbedingte Luftverschmutzung und Lärmbelastung zu berücksichtigen.

Allerdings sind dem die Nachteile durch die Erhöhung der Maut für periphere Gebiete gegenüberzustellen. Aus diesem Grund sollten die Einnahmen durch die Erhöhung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife speziell jenen Regionen zufließen, die durch ihre geographische Lage besondere Nachteile aufweisen. Im Besonderen sollten Projekte in den peripheren Regionen mit den Mautmehreinnahmen gefördert werden, die den multimodalen und damit umweltfreundlichen Gütertransport (Güterverkehrsknoten) ermöglichen.

Darüber hinaus wäre bei der Aufteilung der Mauteinnahmen zu berücksichtigen, dass das Landstraßennetz beim Zu- und Ablauf zu den Autobahnen und Schnellstraßen ebenso belastet wird.

LAND  KÄRNTEN

Dieses Dokument wurde amtssigniert. Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <https://www.ktn.gv.at/amtssignatur>. Die Echtheit des Ausdrucks dieses Dokuments kann durch schriftliche, persönliche oder telefonische Rückfrage bei der erledigenden Stelle während ihrer Amtsstunden geprüft werden.

Für die Kärntner Landesregierung:
Dr. Primosch